Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1839**

19. Wahlperiode 24.04.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Frank Sitta, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Thomas L. Kemmerich, Hagen Reinhold, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser und der Fraktion der FDP

Nach Tunnelhavarie und Rheintal-Streckensperrung 2017 von Rastatt – Aufarbeitung und Notfallmanagement entwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Wegen einer bis heute nicht in der Öffentlichkeit aufgearbeiteten Tunnelhavarie bei Bauarbeiten in Rastatt-Niederbühl sackte die Bestandsstrecke der Rheintalbahn Karlsruhe-Offenburg am 12. August 2017 ab. Dies führte in der Folge bis zum 2. Oktober 2017 zu einer mehrwöchigen Streckensperrung, die dramatische Folgen hatte. Denn rund 8200 Güterzüge konnten auf dieser für den europäischen Schienengüterverkehr bedeutenden Strecke nicht fahren.

Der nationale und internationale Schienenpersonenverkehr musste zwischen Karlsruhe/Rastatt und Baden-Baden/Offenburg unterbrochen werden. Zeitweise gab es chaotische Zustände an den jeweiligen Bahnhöfen. Tausende auf Züge und Stadtbahnen in ihrem Mobilitätsverhalten angewiesene Menschen in der Region Mittlerer Oberrhein und darüber hinaus mussten auf andere Verkehrsmittel wie Autos umsteigen und sehr lange Umwege mit Staus in Kauf nehmen, was die Lebensqualität und Zeit für die Familien massiv einschränkte.

Es standen keinerlei leistungsfähige Ausweichstrecken zumindest für den nationalen und internationalen Güterzugverkehr zur Verfügung. Auch deshalb wurden viele Güter und Container während der Streckensperrung mit LKWs zwischen Basel (Schweiz) und Karlsruhe/Mannheim transportiert, was die auf dieser Achse ohnehin überlasteten Straßen wie die Autobahn A5 zusätzlich in ihrer Kapazität einschränkte und bei Unfällen in und rund um Baustellen das Verkehrschaos zusätzlich verschärfte.

Nach einer am 22. April 2018 erfolgten Veröffentlichung des Gutachtens „Volkswirtschaftliche Schäden aus dem Rastatt-Unterbruch“ der Hanseatic Transport Consultancy im Auftrag des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

stellt sich nun heraus, dass es einen Schaden von mindestens zwei Milliarden Euro für die europäischen Volkswirtschaften alleine im Schienengüterverkehr durch die Tunnelhavarie und anschließende Streckensperrung gibt.

Damit wäre dies einer der größten Schäden in Folge eines Unfalls in der Wirtschaftsgeschichte Deutschlands - mit massiven Auswirkungen auf europäische Nachbarländer. Dazu kommt ein Vertrauensverlust in den Schienengüterverkehr und die Bemühungen um die Modernisierung der deutschen Schieneninfrastruktur (Digitalisierung Stellwerke, Sicherheitsstruktur, Zustand Gleiskörper), da niemand ausschließen kann, dass es nicht sofort immer mal wieder zu kleinen, aber auch größeren Streckensperrungen im gesamten Bundesgebiet kommen wird. Infolgedessen ist eine transparente, offene und lückenlose Aufarbeitung der Tunnelhavarie und des Absackens der Bahnstrecke notwendig. Eine Sperrung einer derart zentralen Bahnstrecke darf es in Zukunft nicht ohne ein funktionierendes Konzept für eine entsprechende Ausweichstrecke geben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zusammen mit der Deutschen Bahn im Deutschen Bundestag zeitnah mündlich und schriftlich (Bericht) darzustellen, wie es vor und am 12. August 2017 zu der Tunnelhavarie bei Rastatt-Niederbühl kommen konnte,

2. zu berichten, wie die Bundesregierung und die Verantwortlichen der Deutschen Bahn am 12. August 2017 und danach die Folgen der Streckensperrung managten und welche Probleme es dabei gab,

3. darzulegen, welche Ermittlungen es von staatlichen Behörden ab dem 12. August 2017 in Bezug auf die Tunnelhavarie und die Streckensperrung gab und ggf. die Ermittlungsergebnisse vorzulegen,

4. die Pläne für ein neues Krisen-Management für die Deutsche Bahn und das deutsche Schienennetz dem zuständigen Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorzulegen und gemeinsam zwischen Legislative und Exekutive weiter zu entwickeln,

5. einen Plan für betriebsbereite Ausweichstrecken für Güterzüge im gesamten Bundesgebiet und mehr Kooperation mit den Nachbarländern vorzulegen. Der Plan sollte insbesondere die Optimierung von Bestandsstrecken im gesamten Bundesgebiet berücksichtigen, die durch die Reaktivierung von abgebauten Überholgleisen, zusätzlichen Bahnkurven und Brückenbauwerken kurz- und mittelfristig als Ausweichstrecken zur Verfügung stehen könnten

6. darzulegen, wann die noch ausstehenden Prüfungen der Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 „Potenzieller Bedarf“ abgeschlossen sein werden,

7. zum besseren Management von Ausweichstrecken das Zugsicherungssystem ETCS und die Digitalisierung des Schienennetzes insgesamt voranzutreiben.

Berlin, den 24. April 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.